



Aerocity : quand l'avion fait la ville

Nathalie Roseau

► To cite this version:

Nathalie Roseau. Aerocity : quand l'avion fait la ville. Parenthèses, 304 p., 2012, Coll. Architecture, 978-2863642573. hal-00763109

HAL Id: hal-00763109

<https://hal-enpc.archives-ouvertes.fr/hal-00763109>

Submitted on 28 Mar 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

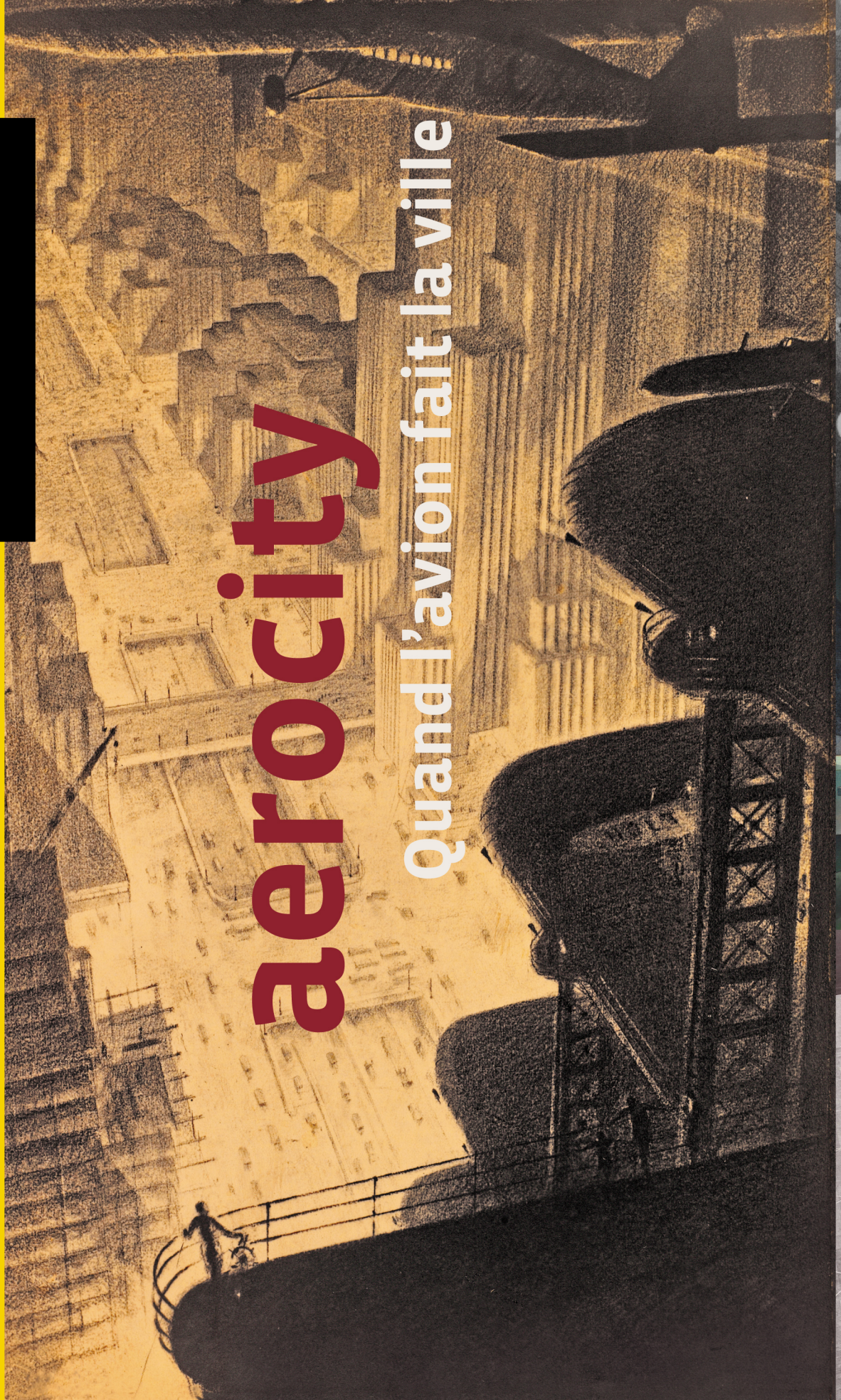
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

PARENTHÈSES

nathalie roseau

aerocity

quand l'avion fait la ville





Nathalie Roseau

aerocity

Quand l'avion fait la ville

À Gilles, Mathieu et Oscar

REMERCIEMENTS

Je dois beaucoup à Paul Andreu, qui m'a associée à la réalisation de projets passionnants. L'envie d'aller plus loin m'a saisie lorsque nous finalisons le projet de la rénovation de l'aérogare 1 de Roissy. Comment s'est forgé l'imaginaire architectural et urbain d'un objet aussi complexe que l'aéroport ? En quoi nous instruit-il sur les mutations de la ville contemporaine ? Pierre Veltz, qui dirigeait à l'époque l'École des Ponts, a accueilli ce projet de recherche avec bienveillance, et m'a permis de le mener à bien au sein du laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés, dont la pluridisciplinarité affirmée m'a beaucoup enrichie. Ma reconnaissance s'adresse ici à celles et ceux qui m'ont accompagnée dans ce voyage intellectuel. En premier lieu, Antoine Picon, qui m'a soutenue dans cette entreprise, et dont les conseils m'ont été plus d'une fois précieux. Ses travaux sur le rôle de l'imaginaire dans la fabrique de l'espace urbain ont nourri ma réflexion, de même que les recherches de Patrice Flichy sur les dimensions sociétales de l'imaginaire technique m'ont beaucoup éclairée. Je les remercie pour leurs nombreuses suggestions. Mes remerciements vont aussi aux membres de l'équipe Histoire, Techniques et Sociétés, en particulier Kostas Chatzis, Vincent Guigueno et Philippe De Lara, qui ont accepté de lire et de commenter des fragments de mon travail. Claude Prelorenzo et Dominique Rouillard m'ont régulièrement accueillie au sein du laboratoire Infrastructure, Architecture et Territoire de l'École d'architecture Paris Malaquais, pour y présenter mes travaux. Marie Thébaud-Sorger m'a apporté son soutien amical et intellectuel dans cette aventure qui se poursuit avec notre projet commun de recherche sur l'histoire de la culture aérienne. Ses travaux sur l'invention des ballons à la fin du XVIII^e siècle ont révélé des croisements féconds avec mes recherches, confirmant tout l'intérêt qu'il y a à travailler sur la longue durée. Vanessa Schwartz, qui s'est prêtée avec curiosité au rituel du jury de thèse, m'a apporté des suggestions fécondes, augurant de beaux échanges à venir autour de questions de culture visuelle. Frédéric Pousin m'a associée aux travaux collectifs qu'il a engagés sur l'histoire de la vue aérienne. Stéphane Füzesséry a bien voulu porter un regard critique sur le manuscrit de l'ouvrage, m'invitant à souligner plus encore le rôle de l'image dans la construction des représentations urbaines.

NR

LIBRAIRIE DE L'ARCHITECTURE ET DE LA VILLE

Publiée avec le concours du Centre national du livre

et de la Direction générale des patrimoines

(Sous-direction de l'architecture) du ministère de la Culture et de la Communication

Copyright © 2012, Éditions Parenthèses, Marseille.

ISBN 978-2-86364-257-3



Introduction

La ville miroir

Le 17 décembre 1903, les frères Wright réussissent l'incroyable sur une plage déserte de Caroline du Nord. L'homme a déjà acquis le pouvoir de monter dans les airs. Avec l'aéroplane, il est désormais en mesure de piloter et de diriger son vol dans la troisième dimension. La conquête mécanique de l'air n'est pas seulement d'ordre pratique, elle stimule et renouvelle le champ des représentations spatiales¹. Prise de hauteur, contraction des distances, distension des cadres perceptifs : l'appréhension aérienne du monde crée un nouvel espace du regard. Elle redécouvre l'objet urbain, dont la lisibilité s'était perdue au fil des extensions répétées. Devenue en peu de temps transport de masse, la mobilité aérienne suscite un bouleversement physique des structures urbaines : ouvrages, architectures, terminaux, plateformes, systèmes composent peu à peu une nouvelle infrastructure terrestre dont les liens avec la fabrique urbaine seront étroits. À l'aube des développements de l'aviation, la métamorphose des villes s'est déjà largement engagée sous l'effet conjugué de l'industrialisation et de l'essor des transports. Progressivement, la technicisation du milieu opère une mutation des perceptions de l'espace². Stimulé par l'augmentation des vitesses de déplacement et l'apparition de nouvelles techniques de communication, ce mouvement s'amplifiera au cours du XX^e siècle, au point que nombre d'analystes du fait urbain présentent désormais la mobilité — et son pendant, l'immobilité — comme l'un des paramètres essentiels du renouvellement du champ des études urbaines. Manuel Castells évoque ainsi la construction progressive d'un « espace des flux » qu'il confronte à l'« espace des lieux³ ». Le sociologue recourt à cette dialectique pour caractériser les paradoxes de notre condition urbaine. À la pratique spatiale valorisant l'expérience de la localité s'hybride celle d'un réseau d'échanges nous transportant ici et ailleurs. Au pouvoir acquis par cette réalité augmentée répond un brouillage des références.

Saskia Sassen souligne quant à elle le rôle pivot de la mobilité dans l'émergence de la « ville globale⁴ ». Le terme de global renvoie à ces espaces



urbains, gouvernés par l'économie mondiale et dont la fragilité demeure certaine. Ici, la mobilité ne se traduit pas seulement par un potentiel physique, de déplacement des personnes et des marchandises, ou virtuel, de diffusion d'informations. Elle suscite aussi un changement profond dans le système de redistribution des pouvoirs urbains. Certaines cités deviennent hyper puissantes, d'autres se marginalisent si elles manquent de connexions à ce réseau global. Au sein même des métropoles les plus avancées dans cette compétition, les écarts se creusent. Ici et là, « les décideurs sans frontières côtoient les travailleurs sans papiers⁵ ». Comme Mike Davis, Sassen pointe la dualité de ces espaces métropolitains, qui font coexister à toutes les échelles des poches de grande richesse et leur envers d'extrême pauvreté⁶.

Ce mouvement d'expansion généralisée des mobilités, physiques et virtuelles, collectives et individuelles, s'accompagne parallèlement de l'émergence d'un ensemble de phénomènes dont le caractère inédit rend délicates leur anticipation et leur représentation. Sous l'emprise grandissante de notre action, la découverte progressive du monde et de sa finitude a réduit la terre à une totalité maîtrisable et du même coup fragile⁷. Les dérèglements climatiques ou le dévoilement de la télésurveillance, thèmes fétiches des auteurs de science-fiction, figurent parmi les nombreux symptômes de cette accélération des mutations et de leur nature imprévisible. C'est d'ailleurs en recourant à la figure du cyborg qu'Antoine Picon illustre l'un des paradoxes les plus aigus de notre société contemporaine : le désir d'un pouvoir démultiplié et d'une vie rendue plus intense grâce à la technologie se double d'un effroi devant la dénaturation de l'homme, que les modalités de réalisation de ce désir pourraient impliquer⁸. Tel Janus aux deux visages, ce qui apparaît merveille peut devenir cauchemar, la ville n'échappant pas à ces représentations ambivalentes.

Dans cette montée des paradoxes, l'essor de la mobilité aérienne est souvent convoqué pour illustrer le paradigme de la globalisation de même que l'apparition de spatialités inédites. Ce statut délicat d'exemplarité couvre les pratiques du transport, également ses infrastructures matérielles, les aéroports, dont le développement soulève des questions essentielles sur le contenu, l'intérêt et les limites d'un urbanisme de flux intimement lié aux logiques de mondialisation. Emblème de la « ville générique » pour les uns, « non-lieu » symptomatique pour les autres, l'aéroport fait souvent figure d'objet critique pour l'analyse urbaine contemporaine⁹. Régulièrement, il fait écho à des questions urbaines, sans pour autant incarner un espace digne d'accéder au noble statut d'urbain.

Cette position d'entre-deux nous semble précisément des plus fécondes pour comprendre comment l'essor considérable des mobilités a profondément agi sur les structures urbaines. Situés en périphérie, les aéroports figurent de gigantesques centralités métropolitaines. Leur développement épouse le processus de distension du milieu urbain et accentue encore le déplacement de ses bornes. Infrastructure du mobile, sans doute l'une des plus immobiles qui soit, l'aéroport est un lieu public, composé d'ouvrages et d'architectures, sillonné de voies et de réseaux. Souvent, il se veut cité. Là où convergent chaque année des millions de voyageurs, viennent se greffer des composantes de la vie urbaine : services, commerces, loisirs.

¹ Christoph ASENDORF, *Super constellation, Flugzeug und raumrevolution*, Berlin, Springer, 1997. Lire aussi de David PASCOE, *Airspaces*, Londres, Reaktion Books, 2001.

² Parmi les ouvrages évoquant cette transformation des représentations, figurent : Wolfgang SCHIVELBUSCH, *The Railway Journey, The industrialisation of Time and Space in the 19th Century*, Berkeley, University of California Press, 1977 ; Christophe STUDENY, *L'invention de la vitesse, France, XVIII^e-XX^e siècles*, Paris, Gallimard, 1995 ; Marc DESPORTES, *Paysages en mouvement, Transports et perception de l'espace, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 2005.

³ Manuel CASTELLS, *La société en réseaux, L'ère de l'information* [1996], Paris, Fayard, 2001, pp. 473-530.

⁴ Saskia SASSEN, *La ville globale, New York, Londres, Tokyo* [1992], Paris, Descartes et Compagnie, 1996 ; les travaux de John URRY s'inscrivent pleinement dans cette nouvelle sociologie de la globalisation. Lire de John URRY, Mimi SELLER, « The new Mobilities Paradigm », *Environment and Planning*, A38, février 2006, pp. 207-226 et John URRY, *Mobilities*, Cambridge, Polity, 2007.

⁵ Saskia SASSEN, *Urbanisme*, n° 345, décembre 2005, p. 71.

⁶ Mike DAVIS, *City of Quartz, Los Angeles, Capitale du futur* [1997], Paris, La Découverte, 2000, pp. 203-236.

⁷ Peter SLOTERDIJK, *Le palais de cristal, À l'intérieur du capitalisme planétaire*, Maren sell Éditeurs, 2006.

⁸ Antoine PICON, *La ville, territoire des cyborgs*, Besançon, Éditions de l'Imprimeur, 1998, pp. 12-13.

⁹ Marc AUGÉ, « Non-lieux et espace public », *Quaterns* (Barcelone), n° 231, 2001, p. 11 ; Rem KOOLHAAS *et al.* (eds), *Mutations, Harvard Project on the City*, Bordeaux, Arc en rêve, ACTAR, 2001, pp. 721-742.

*Edge cities*¹⁰, *hubs*, gares tentaculaires, superbes cathédrales ou objets plus banals : ces environnements apparemment si contrôlés témoignent en même temps d'une obsolescence et d'une congestion chroniques, les conduisant à se renouveler en permanence. La nature intrinsèquement urbaine de l'aéroport n'est pas nouvelle. Nous le verrons, elle lui est consubstantielle. Si l'aéroport est un exemple, repoussoir ou instructif, des dynamiques de la ville contemporaine, c'est aussi parce qu'il a toujours entretenu des liens étroits avec le fait urbain.

Comment les villes ont-elles capté l'émergence de la mobilité aérienne, et en quoi ces rencontres ont-elles façonné notre environnement contemporain ? Point de départ de l'enquête, 1909 marque un tournant avec les grands spectacles de masse au cours desquels l'invention du vol dirigé est révélée au public. C'est aussi le moment que choisit le milieu professionnel des acteurs de l'urbanisme pour s'emparer du sujet aérien et alimenter les réflexions sur l'avenir des métropoles. Dans cette histoire croisée qui s'engage, les projets de villes transfigurées par la mobilité aérienne vont proliférer. Locales ou globales, images ou métaphores, ces projections nourrissent peu à peu un imaginaire dont la portée est loin d'être purement fantasmagorique. De la « ville aérienne » à l'« aéroport-ville », la perspective d'un bouleversement physique des structures urbaines par l'introduction d'un mode de déplacement inédit suscite un certain nombre de mutations effectives.

Pour se construire, ces projets ont puisé dans la réalité, se nourrissant d'une actualité vibrante. D'un côté, l'aporie d'une ville sujette à congestion chronique, avec ses crises à répétition ; de l'autre, l'horizon des possibles, dessiné par de nouvelles inventions. Loin d'être étrangères à toute réalité, ces visions l'ont captée pour l'amplifier et la redéfinir. En s'appropriant les horizons d'attente de leurs contemporains, elles se sont progressivement imposées comme des idées-forces, mobilisant les espoirs, stimulant des projections collectives. Conçues puis diffusées dans des cercles élargis, elles ont peu à peu associé tous ceux qui œuvraient sur la ville : architectes, ingénieurs, urbanistes, critiques, planificateurs, institutions, entreprises... Émises dans un univers libre de contraintes, les idées ont pénétré dans le monde plus palpable de la concrétisation, ce transfert opérant lui-même une mutation de la signification des visions originelles. Au fil de l'avènement d'un transport devenu, en l'espace de quelques décennies, déplacement de masse, les relations entre la *culture* aérienne et l'urbanisme n'ont cessé de consolider sur le long terme un discours utopique sur la ville du futur, conduisant à l'émergence de cités aux confins des plus grandes villes du monde et générant des modèles inédits, dont l'influence sur les diverses strates de la ville contemporaine est loin d'être limitée à la seule infrastructure.

« L'invention cependant n'est pas tout. Encore faut-il que la collectivité l'accepte et la propage. Ici, plus que jamais, la technique cesse d'être la seule maîtresse de son propre destin. » Marc Bloch notait en 1938 ce processus d'hybridation permanente par lequel la technique et la société se modèlent l'une l'autre. Avec Lucien Febvre¹¹, il contribuait à enrichir la question du déterminisme en histoire en renonçant à l'idée d'une causalité purement sociale ou technique, au profit d'une causalité plus complexe

¹⁰ Joel GARREAU, *Edge City, Life on the New Frontier*, New York, Doubleday, 1991.

¹¹ Lucien FEBVRE, « Réflexions sur l'histoire des techniques », *Annales d'histoire économique et sociale*, n° 36, novembre 1935, pp. 531-535

et multiple. « Il n'existe point de train d'ondes causales privilégié ; point d'ordre de faits toujours et partout déterminants, opposés à de perpétuels épiphénomènes ; au contraire, toute société, comme tout esprit, est issue de constantes interactions ¹². »

Avant tout, les villes et leurs infrastructures sont des constructions collectives et artificielles, ce qui les éloigne durablement du hasard et du spontané ou de la création pure. Malgré la littérature abondante consacrée à ces objets emblématiques de la modernité du xx^e siècle, peu d'analyses critiques se sont intéressées aux discours, images et projets, qui ont présidé à la conception des aéroports, aux modalités selon lesquelles ils sont apparus, ainsi qu'à leur influence ¹³. Ce vaste champ que recouvre l'espace du projet constitue pourtant un fragment intrinsèque de leur réalité apparente. Pour quelle raison l'aéroport exalte-t-il à ce point la dimension du spectacle ? Comment est-il devenu l'un des phares de la compétition métropolitaine ? Pourquoi ce lieu incarne-t-il une scène du futur avec son lot de surprises et de déceptions, au point qu'il est devenu pour certains une contre-utopie urbaine ? Pourquoi se projette-t-il comme le lieu d'un perpétuel dépassement des limites ?

Le récit qui suit éclaire ces questions, il en soulève d'autres. Il s'appuie sur un aller et retour entre deux métropoles, au sein desquelles l'épopée aérienne a connu ses heures stratégiques : Paris et New York. Exploits, spectacles, héroïsme mais aussi catastrophes, l'imaginaire de l'événement a marqué les deux cités, de même que leurs réalisations aéroportuaires, tour à tour célébrées et stigmatisées. S'il s'agit de situations spécifiques, Paris et New York n'en sont pas pour autant atypiques. L'un des éléments singuliers de l'histoire de l'aviation et de l'imaginaire urbain qui lui est associé, tient à cette internationalisation précoce des discours et des visions. Celle-ci ne signifie pas pour autant qu'il y ait uniformisation des projections. D'autres exemples européens, américains et asiatiques, viendront d'ailleurs s'agréger au corpus des références évoquées, attestant de la dimension à la fois transnationale et différenciée de l'imaginaire.

Cinq thématiques traversent le récit de cette histoire architecturale et urbaine des infrastructures de l'air. *Flight from the city* : elles traduisent toutes cette métaphore dans ses multiples dimensions, littérale et figurée, verticale et horizontale. Prendre le large, pour s'affranchir des contraintes urbaines, explorer de nouveaux horizons pour mieux y revenir : elles épousent la dimension vectorielle de l'imagination aérienne, que Gaston Bachelard développait dans son ouvrage *L'air et les songes, l'imagination en mouvement*¹⁴. Le philosophe y interrogeait quatre fonctions spécifiques du psychisme aérien, tel qu'il se manifeste dans les rêves de vol. La transcendance d'abord, qui résulte de ce processus d'ascension permanente, et permet de réaliser les étapes de la sublimation ; la dématérialisation ensuite, corrélative de l'ascension et traduction duale d'une libération et d'une perte des repères. Deux autres vecteurs de l'imagination aérienne sont étroitement liés. La clarification d'abord, favorisée par la prise de recul aérienne, qui déclenche un processus de rationalisation, la totalité vue et comprise pouvant être remodelée. La mise à distance narcissique enfin, le miroir qui est alors tendu au rêveur, lui révélant de manière

¹² Marc BLOCH, « Technique et évolution sociale : réflexions d'un historien », *Europe*, 1938, in *Mélanges historiques*, Paris, Sevpen, 1963, tome II, pp. 837-838.

¹³ Des ouvrages de nature monographique ont été publiés dans les quinze dernières années, parmi lesquels : John ZUKOWSKY (ed.), *Building for Air Travel, Architecture and Design for Commercial Aviation*, New York, The Art Institute of Chicago and Prestel Verlag, 1996 ; Marcus BINNEY, *Airports Builders*, Londres, John Wiley and Son Limited/Academy Editions, 1999 ; Manuel CUADRA, *World Airports*, Hambourg, Deutsches Architektur Museum, Junius Verlag et Dam, 2002 ; Alastair GORDON, *Naked Airport, A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure*, New York, Metropolitan Books, 2004 ; Hugh PEARMAN, *Aéroports, Un siècle d'architecture*, Paris, Seuil, 2005.

¹⁴ Gaston BACHELARD, « Le rêve de vol », in *L'air et les songes, L'imagination en mouvement* [1943], Paris, Éditions José Corti, 1994, pp. 27-78.

transparente et simplifiée, par l'effacement du détail au profit de la vue d'ensemble, l'image condensée de son sujet.

Le double mouvement ascendant et descendant de la clarification et de la projection est un thème dominant des projets que nous allons explorer. Ici, non seulement la perspective adoptée découvre d'un seul coup une situation urbaine devenue absconse, mais elle projette simultanément sa réforme. Dans ce dialogue qui se joue entre la ville réelle et la ville vue ou imaginée depuis les airs, entre la « ville d'accostage » et son infrastructure aérienne, les visions projetées s'imprègnent et s'affranchissent à la fois de leurs références urbaines. Les projets et réalisations que nous parcourons matérialisent une frontière qui marque et dépasse les contours de la ville. Leur conception promeut l'idée d'une expérimentation, dépassant les contraintes de la ville d'accostage, tout en invoquant régulièrement les débats urbains dont celle-ci fait l'objet.

L'avion indique la voie de la perfection. Cet idéal accompli motive les projections des inventeurs et des concepteurs, la métaphore du sublime technologique légitimant la quête de l'objet parfait. Lorsqu'en 1909, Wilbur Wright défie les icônes de Manhattan devant un peuple suspendu à l'exploit, l'aviateur écrit une nouvelle page de l'aventure héroïque. Célébrés comme des demi-dieux, les vainqueurs de la Manche et de l'Atlantique auront droit, eux aussi, à de magnifiques ovations. Dans son opéra *L'importance d'être d'accord*¹⁵, Bertolt Brecht met en scène dès 1929, les illusions de la surpuissance aérienne, que les régimes totalitaires — nazi et fasciste par exemple — capteront largement pour mobiliser autour de leurs idéologies. C'est là une deuxième thématique, celle de la limite, excitante et incon nue, inconcevable hier, désormais à portée de main. En franchissant les frontières, les « pionniers », aventuriers, concepteurs, constructeurs, s'en effraient en même temps, héroïques et schizophrènes à la fois. La transgression aérienne s'inscrit dans un imaginaire du risque dont le mythe d'Icare est l'une des incarnations. La chute, l'accident ou le dérèglement ont ici un caractère particulièrement dramatique. Là où l'objet paraît aussi parfait, la faille semble fatale.

Ce retournement est encore perceptible lorsque l'on observe la façon dont les visions et leurs réalisations peuvent rapidement souffrir d'obsolescence. Ce statut chronique d'un perpétuel futur antérieur caractérise une troisième particularité du monde aéroportuaire. Déjà observé en 1962 par Reynier Banham¹⁶, il est ici d'autant plus exacerbé que les aéroports ont été le support privilégié des progrès technologiques les plus aboutis et des visions spatiales les plus grandioses. Du fait de sa destinée moderne, l'objet semble perpétuellement courir après le futur. Car, de même que l'objet parfait ne souffre pas la moindre défaillance, la scène du futur ne peut prendre le risque de faire partie du passé. Pourtant le futur a aussi sa propre histoire. C'est finalement comme succession de projections du futur que peut se comprendre la construction de l'aéroport comme objet historique¹⁷.

Le quatrième thème caractérise le rôle de médiation qu'incarnent les espaces, imagés ou matérialisés, de ces frontières de l'air. Des projections les plus débridées aux mises en scène spectaculaires, des inaugurations présidentielles aux larges ouvertures au public, des passions viscérales aux

¹⁵ Bertolt BRECHT, *L'importance d'être d'accord (Das Badener Lehrstücke von Einverständnis)* [1929], Livret d'Opéra, Paris, L'Arche Éditeur, 1974, pp. 170-192.

¹⁶ Reynier BANHAM, « The Obsolescent Airport », *Architectural Review*, n° 132, octobre 1962, pp. 250-260.

¹⁷ À l'instar du *New York délire* avec lequel Rem Koolhaas a tracé le manifeste rétroactif de Manhattan ; Rem KOOLHAAS, *New York délire, Un manifeste rétroactif pour Manhattan* [1978], Marseille, Parenthèses, 2002.

controverses acharnées, les infrastructures de l'air ont très tôt été conçues comme des espaces de représentation, scènes amplifiées des exploits technologiques et des débats autour du futur des villes. Cette intense médiatisation du sujet aéroportuaire, conjuguée à l'internationalisation précoce des visions urbaines, s'est nourrie des nombreux croisements qu'a noués la culture aérienne avec les arts visuels de masse : la photographie, le cinéma, la publicité y ont trouvé là un terrain fécond d'expérience.

Au fil de cette enquête, les cités de l'air nous renvoient une image condensée et amplifiée du sujet urbain, tour à tour critique et prospective, féérique et cauchemardesque, utopique et idéologique. C'est là le dernier thème qui ressort de cette enquête. En projetant *in vivo* des fictions urbaines, l'aéroport matérialise un miroir de la ville en devenir. Un miroir qui reproduit et projette, condense et déforme, retarde et anticipe le contexte urbain qui est le sien. En retraçant ce dialogue entre la ville d'accostage et son *alter ego* aérien, c'est une histoire de ces distorsions complexes que nous proposons d'explorer.

L'analyse des images et des discours de ce *mouvement* de l'imaginaire fait apparaître des énoncés. La fiction, la réforme, l'emblème, le monde en soi, la vitrine, le prototype, la leçon : la structure du livre s'articule autour de sept figures de la ville *vue* d'avion. Points de convergence de l'analyse et du croisement de sources hétérogènes, elles résultent d'un effet de cumul, matérialisé par la profusion et l'occurrence des images et des textes, et d'un effet de rareté, à la fois source et conséquence de ce cumul¹⁸. Les énoncés successifs prolongent et renouvellent les dimensions constitutives des énoncés précédents. Car l'imaginaire ne substitue pas, mais ajoute les images, ce jeu d'accumulation et de métamorphose le façonnant peu à peu comme palimpseste de représentations.

Objet essentiel pour la compréhension des relations entre les technologies de transport et l'urbanisme, souvent pensé dans une sorte d'immédiateté du présent, l'aéroport est ici investi dans sa dimension historique. Loin d'être un non-lieu, il s'agit bien au contraire d'un espace spécifique et concret, situé et contextualisé, ancré dans l'histoire des villes. Si l'aéroport s'affranchit physiquement de sa ville d'accostage, en même temps, il ne cesse de la questionner, lui opposant un miroir sans cesse changeant, à la fois optimiste et sombre. Le récit qui suit explore cette alchimie complexe et nuance l'assertion selon laquelle la modernité et la globalisation induiraient une homogénéisation de l'espace urbain.

¹⁸ Michel FOUCAULT, *L'archéologie du savoir*, Paris, Gallimard, 1969, pp. 103-174 ; lire aussi de Gilles DELEUZE, *Foucault*, Paris, Éditions de Minuit, 1986, pp. 11-30.

* Sources consultées : Archives de Harvey W. Corbett, William A. Delano et Chester H. Aldrich, Hugh Ferriss, Wallace K. Harrison, Charles R. Lamb, Drawings and Archives, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York ; Archives de Eero Saarinen, Manuscripts and Archives Department, Yale University, New Haven ; Dossiers « aéroports » de Skidmore, Owings et Merrill, Agence SOM, New York ; fonds Robert Moses et fonds Fiorello La Guardia, New York Public Library, New York ; the Port Authority of New York and New Jersey : Archives et sources consultables à l'Avery Architectural and Fine Arts Library (Columbia University, New York), et la Loeb Library (Harvard University, Cambridge) ; Archives de Eugène Beaudouin et Marcel Lods, André Lurçat, Henri Prost, Institut français d'architecture (Ifa), Paris ; Archives de Le Corbusier, Fondation Le Corbusier, Paris ; Archives de la Région Île de France, Paris ; Archives nationales, Paris ; Archives du musée de l'Air et de l'espace, le Bourget ; Archives Aéroports de Paris, Orly.

Note sur les sources

Les deux terrains principaux, Paris et New York, ont fait l'objet d'une recherche et d'une analyse des sources, les plus exhaustives possibles. S'agissant d'une enquête qui s'intéresse à la fabrique du projet, le corpus couvre principalement l'imaginaire des concepteurs au sens large, et non l'imaginaire en général, si ce n'est parfois au travers de la presse, du cinéma ou de la littérature par exemple, par des éclairages réguliers. C'est donc aux auteurs professionnels que le corpus de cette enquête s'est en premier adressé, explorant les archives des architectes et urbanistes qui ont investi le sujet de manière non anecdotique, comme visionnaires, critiques ou concepteurs. Les archives des villes et des régions ont également été fouillées, permettant de comprendre comment l'enjeu apparaissait dans les discours sur l'avenir urbain et métropolitain. Les autorités aéroportuaires, parisiennes et new-yorkaises, nées au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, présentent quant à elles des archives inégales. Si les archives d'Aéroports de Paris, très complètes, ont permis de disposer d'un matériau dense, celles de la Port Authority of New York and New Jersey, en charge des aéroports depuis 1947, n'ont en revanche pu être consultées car elles ont disparu pour leur plus grande partie, en septembre 2001, dans les attentats du World Trade Center. Cependant, la lecture complète des rapports d'activités et des documents archivés dans les bibliothèques universitaires de la Columbia University (Avery Architectural and Fine Arts Library) et de la Harvard University (Frances Loeb Library) a permis de remédier en partie à cette lacune*.

Pour étudier la réception de l'imaginaire, la presse spécialisée comme tribune d'expression et de diffusion des idées a fait l'objet d'une enquête fouillée. Le parcours exhaustif de certaines revues professionnelles, telles que, pour les États-Unis, *Architectural Record*, *Architectural Forum*, *Progressive Architecture*, et pour la France, *Techniques et Architecture*, *Architecture d'Aujourd'hui* et *Urbanisme*, complété par l'analyse d'un certain nombre d'articles publiés dans d'autres revues, a ainsi permis d'abonder le corpus des sources primaires, par les publications de travaux intéressant nos problématiques. La presse quotidienne n'a pas fait l'objet d'un recensement aussi exhaustif mais, dans la mesure où les différentes sources de notre corpus primaire faisaient référence à des publications, des références ont peu à peu été intégrées au corpus. Enfin, certains éléments constitutifs d'un corpus secondaire, ont paru importants pour l'enquête. Certes parcellaire, ce corpus permet cependant d'éclairer l'enquête par des références puisées aux États-Unis, hors New York, mais aussi à Berlin, Londres, ou, pour la période plus récente, en Asie, à Hong Kong et Osaka par exemple, où ont été mis en œuvre de nouveaux concepts aéroportuaires.

Les appellations des structures ayant pu évoluer avec le temps, voici un récapitulatif des principaux changements :

— Port of New York Authority / Port Authority of New York and New Jersey. Créée en 1921, la Port of New York Authority deviendra en 1972 la Port Authority of New York and New Jersey (PANYNJ).

— Aéroport de LaGuardia. Le 9 septembre 1937 débute la construction d'un nouvel aéroport en lieu et place d'un terrain d'aviation (Glenn Curtiss Field puis North Beach Airport) repris par la ville de New York. Le 15 octobre 1939, il sera baptisé New York City Municipal Airport puis, le 2 novembre 1939, New York City Municipal Airport-LaGuardia Field d'après le nom du maire de New York à l'origine de sa modernisation, Fiorello La Guardia. Il est aujourd'hui couramment appelé aéroport de LaGuardia.

— Aéroport d'Idlewild/ aéroport de John-Fitzgerald-Kennedy. La construction de l'aéroport d'Idlewild débute officiellement en avril 1942. Baptisé New York International Airport le 31 juillet 1948, on l'appelle couramment aéroport d'Idlewild, d'après le nom de l'ancien terrain de golf sur lequel il est implanté. Il changera de nom le 24 décembre 1963 suite à l'assassinat du président Kenedy pour devenir l'aéroport de John-Fitzgerald-Kennedy, aéroport de JFK ou encore aéroport Kennedy.

— Aéroport(s) de Paris. Créé le 24 octobre 1945 par ordonnance, Aéroport de Paris deviendra officiellement Aéroports de Paris (au pluriel) à partir de 1989.





Table

<i>Introduction</i>	
La ville miroir	5
<i>Chapitre 1</i>	
La fiction	13
<i>Chapitre 2</i>	
La réforme	47
<i>Chapitre 3</i>	
L'emblème	85
<i>Chapitre 4</i>	
Un monde en soi	121
<i>Chapitre 5</i>	
La vitrine	161
<i>Chapitre 6</i>	
Le prototype	195
<i>Chapitre 7</i>	
La leçon	239
<i>Conclusion</i>	
La scène du futur	283
Bibliographie	293